

Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo)

Nově navržené úpravy technického řešení, které neobsahovala dokumentace z roku 2009 odsouhlasená v řízení EIA

V následující tabulce je uveden přehled změn, jednotlivé změny jsou podrobně popsány v textu, který navazuje na tabulku.

Tab. č. 1 – Přehled úprav technického řešení úseku

Číslo úpravy	Žkm (pokud je možné definovat)	Řešení dle aktuální projektové dokumentace	Řešení dle dokumentace EIA	Popis změny	Stupeň dokumentace, ve kterém změna vznikla	Zdůvodnění, proč ke změně došlo
1	0,900 - 1,524	Novostavba polní cesty	Nebylo řešeno v EIA	Novostavba polní cesty v km 0,900-1,524 včetně propustku přes vodoteč Černavu	PD	Kvůli zrušení přejezdu v km 1,524 byla navržena novostavba polní cesty pro zachování přístupů k nemovitostem.
2	1,524	Zrušení přejezdu v ev. km 1,524	Rekonstrukce přejezdu v ev. km 1,524	Zrušení přejezdu	PD	Ve snaze o zvýšení bezpečnosti provozu bylo městem Lysá nad Labem odsouhlaseno zrušení přejezdu.
3	1,530	Bez demolice	Demolice strážního domku	Strážní domek byl již zdemolován	PD	Demolice domku proběhla před zahájením přípravy tohoto projektu.
4	4,075 - 4,445	Směrový oblouk o poloměru 775m	Směrový oblouk o poloměru 676m	Zvětšení poloměru oblouku, posun osy koleje cca o 1,5m směrem ke středu. Podchycení tělesa pomocí armované zeminy	PD	Zvýšení jízdního komfortu při průjezdu obloukem.

5	4,800 - 4,960	Definitivní odbočka Káraný	Odbočka nebyla v EIA řešena	V úseku budou trvale vloženy 4 výhybky včetně napájení a zabezpečení	PD	Zvýšení propustnosti trati při výlukové činnosti a mimořádnostech. Zkrácení jednokolejného úseku.
6	4,860	Výstavba nové technologické budovy Káraný	Budova býv. hradla Káraný byla bez úprav	Bude zřízena nová technologická budova. Stávající objekt hradla bude po stavbě zdemolován.	PD	V nové budově budou umístěna technologická a trakční zařízení pro zajištění bezpečného provozu odb. Káraný.
7	5,250 - cca 6,300	Provizorní přístupová komunikace k mostu přes Labe	Nebylo řešeno v EIA	Podél paty násypu na pravé straně trati bude zřízena dočasná panelová jednopruhová staveništní komunikace.	PD	Zajištění kvalitního dopravního spojení při rekonstrukci mostu přes Labe, bez využití stávajících komunikací přes chatovou osadu.
8	6,330	Most přes Labe	Most přes Labe	Nově je most navržen s podjezdnou výškou 5,25m místo 7,00m.	PD	Navržené řešení více respektuje okolní zástavbu v Čelákovících a má menší dopady do území.
9	6,410 – 6,520	Zemní svah od mostu přes Labe po Přístavní ulici v Čelákovících	Opěrná zeď v ulici U Mostu v Čelákovících	Původně navržená betonová stěna byla nahrazena zemním svahem.	PD	Niveleta mostu přes Labe je níže než v dokumentaci EIA. Opěrná zeď není třeba.
10	6,531	Most přes Přístavní ulici v Čelákovících	Most přes Přístavní ulici v Čelákovících	Nově je snížena světlá výška mostu na 3,5m z původně navržených 4,5m.	PD	Niveleta tratě v úseku Labe – Čelákovice - Jiřina je snížena oproti dokumentaci EIA.
11	6,300 – 7,600	Protihlukové stěny v Čelákovících	Protihlukové stěny v Čelákovících	Změna rozsahu a výšky PHS	PD	Na základě aktualizované hlukové studie byl upraven návrh PHS a stěny byly sníženy.
12	6,410 - 7,123	Železniční spodek s antivibračními opatřeními	Železniční spodek bez antivibračních opatření	Doplnění antivibračních rohoží na zemní pláš	PD	Na základě zpracované studie vibrací byla navržena pružná vrstva v konstrukci žel.

						spodku.
13	7,000	Přístřešky na zast Čelákovice-Jiřina	Přístřešky na zast Čelákovice-Jiřina	Přístřešek na nást u koleje č.2 byl zvětšen na dvojnásobnou velikost	PD	Stávající přístřešek nemá požadovanou kapacitu, počet cestujících roste.
14	7,050 - 7,400	Provizorní komunikace pro pěší v prostoru podchod na zast. Čelákovice Jiřina – podjezd Husova ul.	Nebylo řešeno v EIA	Podél paty násypu bude zřízena po dobu stavby dočasná komunikace pro pěší	PD	Požadavek města Čelákovice, který vzešel z projednání.
15	2,830 – 5,250	Staveništní přístupová komunikace – přejezd III. tř. Byšičky – lokalita Sv. Václav	Staveništní přístupová komunikace – přejezd III. tř. Byšičky – lokalita Sv. Václav	Po staveništní komunikaci bude vedena veškerá stavební doprava pro rekonstrukci mostu přes Labe, včetně jeho předpolí	PD	V EIA původně schválená a projednaná staveništní komunikace, přes oblast chatové osady Káraný. Obec nesouhlasí s vedením trasy.

Popis jednotlivých změn:

1. Novostavba polní cesty v km cca 0,9- 1,524

V dokumentaci EIA, nebyla tato polní cesta řešena. V prostoru plánované cesty je dnes území využíváno jako louka – trvalý travní porost.

Novostavba polní cesty zajistí přístup na pozemky původně přístupné pomocí přejezdu v ev. km 1,524, který je navržen ke zrušení. Polní cesta je vedena v těsném sousedství drážních pozemků na levé straně po směru staničení. Cesta je navržena jako zpevněná, šířky 4m. V km cca 1,000 překonává pomocí trubního propustku DN 1200 vodoteč Černavu. V km 0,900 na začátku i km 1,524 na konci úseku je cesta napojena na stávající polní cesty.

Navržená polní cesta je vedena převážně po nezemědělských pozemcích (dle KN pozemky druhu „ostatní plocha“, využití „ostatní komunikace“, historicky zde tedy zjevně cesta vedla), zábor ZPF je tedy minimální. V trase navržené polní cesty se nachází lokálně křovinná (náletová) vegetace. Kromě toku Černavy navržená cesta nekříží ani neprochází přírodními nebo přírodě blízkými biotopy. Vzhledem k tomu, že jde o napojení pouze jedné stávající nemovitosti (č.p. 515), předpokládá se zanedbatelný provoz na nově navržené cestě, přičemž přímo provozem nejsou dotčeny žádné další nemovitosti. Podle názoru zpracovatele je vyloučeno, že by změna mohla mít vlivy na některé složky životního prostředí ve smyslu § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

2. Zrušení přejezdu v ev. km 1,524

V dokumentaci EIA byl přejezd rekonstruován a ponechán v průjezdném stavu.

Po projednání s městem Lysá nad Labem bylo vydáno souhlasné stanovisko Odborem správy majetku č.j. SMI/8241/16/Kop ze dne 7.3.2016 se zrušením přejezdu v ev.km 1,524. Díky tomu bude zvýšena bezpečnost provozu na železniční trati, protože bude redukován počet úrovnových křížení. Tento přejezd bude zrušen bez náhrady. Pro zachování přístupu k nemovitostem je navržena novostavba polní cesty v úseku od staničení tratě cca v km 0,900 do km 1,524.

Viz komentář k bodu 1.

3. Demolice strážního domku v km 1,530

U přejezdu v ev. km 1,524 byl umístěn strážní domek, který byl v dokumentaci EIA určen k demolici. V současném stavu je objekt již zdemolován.

Drážní domek v km 1,524 se nacházel u rušeného přejezdu v malém prostoru mezi železniční tratí a silnicí III/3315 (ul. Ke Karlovu). Podle názoru zpracovatele je vyloučeno, že by změna mohla mít jakékoliv vlivy na některé složky životního prostředí.

4. Změna poloměru směrového oblouku v km 4,075 - 4,445 na R=775m

V dokumentaci EIA byl v tomto úseku navržen oblouk s poloměrem $R=627\text{m}$, který kopíroval stávající směrové řešení. Toto řešení nebylo optimální z hlediska komfortu jízdy souprav využívajících naklápací techniku, které mohly tento oblouk projíždět rychlostí $V_k=140\text{ km/h}$, avšak s vyšší hodnotou odstředivého zrychlení (nedostatku převýšení), která se blížila k max. hodnotě povolené normou.

Pro zlepšení komfortu jízdy bylo přistoupeno ke zvětšení poloměru v oblouku v km 4,075 – 4,445 z původní hodnoty $R=627\text{m}$ na novou $R=775\text{m}$. Toto řešení umožní celkově zklidnit průjezd souprav s naklápací technikou tímto obloukem při zachování max. rychlosti $V_k=140\text{ km/h}$. Při změně poloměru dojde k posunu os kolejí směrem do oblouku o cca 1,5m. Toto řešení by bez dalších opatření zasáhlo na nechráněné pozemky, proto je zde navržena konstrukce svahu z armované zeminy, která umožní vystavět svah ve větším sklonu a vyhnout se tak záboru nechráněných pozemků.

V důsledku změny záměru dojde k posunu železniční trati do svahu, který je v současnosti sporadicky zarostlý náletovou zelení a několika vzrostlými borovicemi, a zároveň dojde ke zvětšení sklonu svahu a jeho zajištění armováním. Pro konstrukci svahu je možné použít původní vytěženou zeminu třídy S3, která se v lokalitě vyskytuje. V dané ploše je podle mapování biotopů (zdroj AOPK ČR) uváděn biotop T5.3-Kostřavové trávníky písčin, resp. stanoviště 2330-Otevřené trávníky kontinentálních dun s paličkovcem (*Corynephorus*) a psinečkem (*Agrostis*), což je předmět ochrany sousední EVL Píščina u Byšiček. Aktuální stav vegetace na této ploše však vůbec neodpovídá v minulosti mapovanému biotopu T5.3, proto zde není reálná souvislost s ochranou tohoto biotopu, resp. stanoviště 2330 v EVL. Podle názoru zpracovatele je proto uvedenou změnou záměru vyloučeno negativní ovlivnění EVL

Píščina u Byšiček, a tím i ovlivnění ve smyslu § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

K tomuto zásahu do lokality EVL Píščina u Byšiček se na naší žádost vyjádřil Krajský úřad Středočeského kraje, který vydal Stanovisko orgánu ochrany přírody o vlivu záměru nebo koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Stanovisko č.j. 042215/2016/KUSK ze dne 5.5.2016 konstatuje, že záměr nebude mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Shledány byly vlivy mírně negativní a byla navržena opatření ke snížení těchto vlivů. Tato opatření jsou formulována v rámci podmínek souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí č.j. 1591/500/15,49776/ENV15 ze dne 4.9.2015. Ve fázi přípravy záměru bude nezbytné zpracovat dokumenty „Zásady managementu evropsky významné lokality Píščina u Byšiček“ a „Koncept zásahu do porostů dřevin na území evropsky významné lokality Píščina u Byšiček“.

5. Definitivní odbočka Káraný

V dokumentaci EIA byla v tomto úseku navržena širá trať bez kolejového propojení.

V úseku mezi km cca 4,800 – 4,960 bude zřízena v definitivním stavu odbočka Káraný. Odbočka bude tvořena dvěma jednoduchými kolejovými spojkami. Tzn. v traťových kolejích budou vloženy celkem 4 jednoduché výhybky, které obě koleje navzájem propojí a umožní převedení provozu z jedné traťové koleje na druhou. Díky této konstrukci bude zmenšen negativní dopad výlukové činnosti, údržby tratě, nebo mimořádností na grafikon. Oproti Dokumentaci EIA dojde k rozšíření osové vzdálenosti kolejí ze 4,00m na 4,50m a k vložení výhybek. Úprava kolejového řešení bude ležet jen na drážních pozemcích.

Prakticky dojde touto změnou opět k zásahu do biotopu otevřených travníků písčin, resp. do přírodního stanoviště 2330, a platí zde obdobné, jako v bodě 4.

6. Výstavba nové technologické budovy Káraný

V dokumentaci EIA nebyla nová budova, v prostoru stávajícího hradla Káraný, navržena. Stávající budova hradla Káraný byla ponechána bez úprav.

Pro zajištění provozu odbočky Káraný, bude nezbytné nově instalovat v prostoru odbočky (km cca 4,870) technologická zařízení (zabezpečovací, sdělovací, elektro), která zajistí bezpečný provoz odbočky. Stávající budova hradla Káraný je pro umístění nových zařízení prostorově nevyhovující, proto je navržena novostavba technologické budovy o rozměrech cca 15x5m. Půjde o přízemní objekt se sedlovou střechou, který bude umístěn v sousedství stávající budovy hradla Káraný. Objekt bude napojen pouze na rozvod el. energie. Voda ani kanalizace nebude v objektu rozvedena. Objekt bude ležet výhradně na pozemku ve správě SŽDC. Stávající budova hradla bude po stavbě, a vymístění technologických zařízení demolována.

Nová technologická budova se nachází na drážním pozemku v prostoru mezi železniční tratí a nepevněnou lesní cestou směrem k sousoší Sv. Václava. Podle názoru zpracovatele je vyloučeno, že by výstavba nové budovy mohla mít jakékoli vlivy na některé složky životního prostředí. Ke změně došlo na základě požadavku investora.

7. Provizorní přístupová komunikace k mostu přes Labe

V dokumentaci EIA je hlavní přístupová trasa na staveniště mostu přes Labe, na káranském břehu, vedena po stávající komunikaci přes přilehlou chatovou osadu ve ose Káraný – most přes Labe. Tato komunikace svým šířkovým uspořádáním a charakterem území, kterým je vedena, neumožňuje zajištění staveništní přepravy v požadovaném objemu. Zároveň Zastupitelstvo obce Káraný ve svém usnesení č. 3/2016 nesouhlasí s vedením staveništní dopravy přes tuto lokalitu.

Proto byla jako alternativa navržena bezprostředně vedle tělesa dráhy, na pravé straně po směru staničení, souběžná panelová staveništní komunikace v úseku od km cca 5,250 z lokality Sv. Václav k zařízení staveniště v km cca 6,100 u mostu přes Labe. Tato komunikace šířky 4m bude zasahovat na nedrážní pozemky v těsném sousedství stávajícího drážního tělesa. Komunikace bude užívána jen po dobu stavby, po stavbě bude demontována a území bude rekultivováno v souladu s okolními biotopy. Způsob rekultivace bude projednán s odbornými složkami KÚSK.

Tato navržená provizorní komunikace bude procházet při hranici EVL Káraný - Hrbáčkovy tůň (vně nebo částečně i uvnitř EVL) a dojde zřejmě k dílčímu zásahu do přírodního stanoviště 6510 Extenzivní sečené louky nížin až podhůří (*Arrhenatherion*, *Brachypodio-Centaureion nemoralis*), které je jedním z předmětů ochrany EVL. Komunikace je navržena v těsném souběhu se stávající železniční tratí, čímž je minimalizován zásah do uvedeného biotopu. Jedná se o dočasnou komunikaci, po jejímž odstranění dojde k rekultivaci plochy. Z těchto důvodů podle názoru zpracovatele nedojde k žádnému ovlivnění předmětů ochrany EVL ani celistvosti této lokality (ve smyslu zachování ekologických podmínek pro existenci předmětů ochrany EVL).

V důsledku této změny záměru dojde také k navýšení pojezdů nákladních automobilů přes EVL Píščina u Byšiček, ani zde se však nepředpokládá významný negativní vliv na EVL, resp. byla navržena opatření k minimalizaci negativních vlivů a obnově uvedeného biotopu v ploše EVL (viz Expertní posouzení vlivu staveništní dopravy na předměty ochrany a celistvost EVL Píščina u Byšiček, Melichar 3/2016 a naturové stanovisko č.j. 042215/2016/KUSK ze dne 5.5.2016, které jsou v přílohové části)

Změna se projeví úbytkem dopravní zátěže a s tím souvisejících negativních vlivů v rekreační zástavbě Káraného (lokalita Grado), naopak nárůst dopravní zátěže lze předpokládat na trasách stavební dopravy vedených Lysou nad Labem. Jedná se o dočasný negativní vliv. V rámci hodnocení vlivů původního záměru nebyly vlivy stavební dopravy v Lysé nad Labem ani v Káraném uvažovány (viz hluková studie z 3/2009). V aktuálně vypracované hlukové studii v rámci DÚR byly vlivy stavební dopravy uvažovány, avšak pouze v nejvíce zasaženém území, tj. v lokalitě Jiřina v Čelákovcích, stavební doprava v oblasti Káraného ani v Lysé nad Labem opět nebyla předmětem hodnocení (v lokalitě Grado se nacházejí výhradně objekty pro rekreaci, pro které ani nejsou stanoveny hygienické limity hluku).

8. Most přes Labe

V dokumentaci EIA byl navržen most přes Labe v Čelákovcích s podplavnou výškou 7,00m. Toto řešení vedlo k navýšení násypového tělesa v předpolí mostu na čelákovickém břehu o cca 3m. Při projednání vyslovilo město Čelákovice nesouhlas s tímto navýšením. Po

projednání se zástupci Státní plavební správy (stanovisko č.j. 935/PH/16 ze dne 23.3.2016) a Ředitelství vodních cest (stanovisko č.j. ŘVC/226/2013/OPR-48 ze dne 21.3.2016) byla snížena podplavná výška na min. 5,25m. Toto řešení, které nezasáhne do břehových partií řeky a vede zároveň na podjezdnou výšku 3,50m pod železničním mostem přes Přístavní ulici v Čelákovících, bylo následně odsouhlaseno i zástupci města Čelákovice. Viz usnesení rady města Čelákovice č. 19/2015/4.7 ze dne 14.7.2015

Uvedená změna se může odrazit víceméně pouze v hlukové zátěži v zástavbě Čelákovice (Jiřina), přičemž snížení mostu a navazujících násypů by mělo vést i ke snížení hlukové zátěže ze železniční dopravy (ve spojení s navrženými protihlukovými stěnami a dalšími protihlukovými opatřeními v této oblasti). Závěry hlukové studie vypracované v rámci EIA (3/2009) a aktuální hlukové studie vypracované v rámci DÚR (Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo) – Vyhodnocení hluku z provozu, Balahura 12/2015) ve věci hodnocení vlivů provozu záměru lze stěží srovnávat, jelikož se liší vstupní data pro vyhodnocení, zejm. intenzity vlakové dopravy a nastavení výhledového období. Nicméně výsledky aktuální hlukové studie jsou takové, že při realizaci navržených opatření (protihlukové stěny v lokalitě Jiřina, plné zábradlí na nástupištích v zast. Čelákovice – Jiřina), dojde po zprovoznění záměru dokonce k výraznému zlepšení hlukové situace v dané lokalitě a hygienické limity hluku nebudou překročeny. U nejbližších dotčených obytných objektů v úseku mezi tokem Labe a ul. Přístavní a dále ul. Dělnickou (domy č.p. 735, č.p. 2039, č.p. 338, č.p. 198, č.p. 725, č.p. 713, č.p. 540, č.p. 509, č.p. 545, č.p. 541, č.p. 534 a č.p. 535), kde byly umístěny referenční body pro modelování hluku ve výhledovém stavu po zprovoznění záměru, tj. po r. 2020, dojde k poklesu hluku o 1,6 – 10,7 dB (den), resp. o 7,4 – 17,5 dB (noc).

K výše uvedené změně došlo na základě jednání s městem Čelákovice a projednáním situace se Státní plavební správou a Ředitelstvím vodních cest.

9. Zemní svah od mostu přes Labe po Přístavní ulici v Čelákovících

V dokumentaci EIA byla v úseku mezi mostem přes Labe a Přístavní ulicí v Čelákovících na pravé straně trati navržena v patě násypového tělesa ŽB opěrná zeď. Zeď byla navržena z důvodu navýšení násypového tělesa o cca 3 m (podplavná výška mostu přes Labe 7,00m) a nutnosti zachovat uliční prostor přilehlé ulice U Mostu. V současném návrhu (podplavná výška mostu přes Labe 5,25m) nedochází k tak výraznému navýšení zemního tělesa, a proto ani pata násypu nezasahuje do uličního prostoru ul. U Mostu. Opěrná zeď proto není navržena. Stávající drážní těleso bude nově svahováno a doplněno kamenným pohozem.

Změna souvisí se změnou výšky mostu přes Labe a z hlediska vlivů platí komentář uvedený v bodě 8.

Ke změně došlo na žádost investora po změně podplavné výšky mostu přes Labe.

10. Most přes Přístavní ulici v Čelákovících

V dokumentaci EIA byl most přes Přístavní ulici v Čelákovících navržen s podjezdnou výškou 4,50m. Toto řešení vycházelo ze skutečnosti, že niveleta na mostě přes Labe byla na navržena na podplavnou výšku 7,0m. S ohledem na snížení podplavné výšky na mostě přes Labe na 5,25m byla upravena i niveleta železniční trasy. Výškově je trasa na mostě přes Labe vedena ve vodorovné a to i na navazujícím železničním mostu přes Přístavní ulici, poté

trasa začíná stoupat do zast. Čelákovice Jiřina. Tímto řešením byl optimalizován návrh nivelety železniční trasy. Původně navržená podjezdná výška mostu přes Přístavní ulici musela být snížena ze 4,50m na 3,50m. Tato úprava byla kladně projednána i se zástupci města Čelákovice. Viz usnesení rady města Čelákovice č. 19/2015/4.7 ze dne 14. 7.2015

Změna souvisí se změnou výšky mostu přes Labe a z hlediska vlivů platí komentář uvedený v bodě 8.

Ke změně došlo na žádost investora po změně podplavné výšky mostu a po projednání se zástupci města Čelákovice.

11. Protihlukové stěny v Čelákovících

V dokumentaci EIA byly navrženy protihlukové stěny v následujícím rozsahu :

Na levé straně trati v úseku od km 6,307 do km 8,200

v úseku 6,307 – 6,421 výška stěny 2,5m nad římsu mostu přes Labe

v úseku 6,421 – 8,200 výška stěny 2m nad temeno kolejnice

Na pravé straně trati v úseku od km 6,307 do km 6,750

v úseku 6,307 – 6,421 výška stěny 2,5m nad římsu mostu přes Labe

v úseku 6,421 – 6,750 výška stěny 2m nad temeno kolejnice

Na pravé straně trati v úseku od km 6,910 do km 8,280

v úseku 6,910 – 8,280 výška stěny 2m nad temeno kolejnice

Stěny byly navrženy jako jednostranně pohltné, na mostech byly navrženy stěny průhledné, odrazivé. Aktuálně je rozhraní staveb v km 7,595 tzn. úsek 7,595 – 8,200 ve kterém byly stěny v dokumentaci EIA také navrženy, je mimo řešený úsek.

Nový stav

Levá strana tratě,

km 6,306 – 6,410 průhledná odrazivá stěna výšky 1,5m (most přes Labe)

km 6,410 – 6,522 pohltná stěna výšky 1,10m nad temeno kolejnice

km 6,522 – 6,544 pohltná stěna výšky 1,50m nad temeno kolejnice

km 6,544 – 6,592 pohltná stěna výšky 1,80m nad temeno kolejnice

km 6,592 – 6,835 pohltná stěna výšky 1,10m nad temeno kolejnice

km 6,835 – 7,035 odrazivá plná výplň zábradlí, výšky 1,10m nad temeno kolejnice

km 7,035 – 7,600 pohltná plná výplň zábradlí, výšky 1,10m nad temeno kolejnice

Na mostech byly navrženy stěny průhledné, odrazivé s ochrannými opatřeními proti nárazu ptáků.

Pravá strana tratě,

km 6,306 – 6,410 průhledná odrazivá stěna výšky 1,5m (most přes Labe)

km 6,410 – 6,522 pohltivá stěna výšky 1,10m nad temeno kolejnice

km 6,522 – 6,544 pohltivá stěna výšky 1,50m nad temeno kolejnice

km 6,544 – 6,592 pohltivá stěna výšky 1,80m nad temeno kolejnice

km 6,914 – 7,114 odrazivá plná výplň zábradlí, výšky 1,10m nad temeno

km 7,114 – 7,600 pohltivá plná výplň zábradlí, výšky 1,10m nad temeno kolejnice

Na mostech byly navrženy stěny průhledné, odrazivé s ochrannými opatřeními proti nárazu ptáků.

Aktuální rozsah a parametry navržených protihlukových stěn vycházejí z hlukové studie, která byla zpracována jako součást přípravné dokumentace projektu Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo). Oproti dokumentaci EIA byla na základě aktualizace hlukové studie snížena výška stěn a rozsah jejich použití. Nově navržená max. výška stěny je 1,8m nad T.K., oproti výšce 2,0m nad T.K. v původní dokumentaci. Snížen byl také rozsah použití stěn, kdy např. v oblasti areálu Kovohutě Čelákovice nebyly stěny nově navrženy a v prostoru zast. Čelákovice Jiřina tvoří protihlukovou bariéru jen zábradlí zastávky s plnou výplní.. Hluková studie dokladuje dodržení hygienických limitů podle nařízení vlády č. 272/2011 Sb.

Z hlediska vlivů na životní prostředí zde opět platí komentář uvedený v bodě 8. Přes redukci na straně protihlukových opatření oproti původnímu projektu budou hygienické limity hluku dodrženy.

Ke změně došlo na základě posouzení aktualizace akustické studie.

12. Železniční spodek s antivibračními opatřeními

V dokumentaci EIA nebyly antivibrační rohože navrženy. Při přípravě projektu Optimalizace traťového úseku Lysá nad Labem (mimo) – Čelákovice (mimo) bylo provedeno měření a vyhodnocení „Posouzení vibrací ze železniční dopravy“ na základě kterého bylo v úseku km 6,410 – 7,123 navrženo použití antivibračních rohoží. Navrženy byly antivibrační rohože tl.4cm, které budou položeny na zemní pláň. Toto opatření bude mít pozitivní vliv na snížení přenosu vibrací ze železniční dopravy do okolí železniční tratě a pobytových objektů v jejím okolí. Nově jsou antivibrační rohože navrženy také na mostě přes Labe.

Uvedená změna původního projektu má zjevně pozitivní efekt, resp. realizace tohoto opatření je navržena jako nezbytná, aby bylo možné dodržet hygienické limity vibrací po uskutečnění záměru u nejbližší obytné zástavby (viz Zpráva o posouzení vibrací ze železniční dopravy v chráněných vnitřních prostorech staveb a návrh antivibračních opatření v rámci modernizace traťového úseku Čelákovice – Lysá nad Labem, Jandák 9/2015).

13. Přístřešky na zastávce Čelákovice-Jiřina

V dokumentaci EIA byly ponechány na zastávce Čelákovice - Jiřina přístřešky z roku 2007, kdy byla zastávka nově zrealizována. Stávající přístřešky na zast. Čelákovice - Jiřina budou demontovány a nahrazeny přístřešky novými. Na nástupišti ve směru Lysá nad Labem bude přístřešek velikostí odpovídat stávajícímu stavu, na nástupišti ve směru Praha bude přístřešek cca dvojnásobně větší oproti stávajícímu stavu. Toto řešení vyplývá z aktuální a výhledové frekvence cestujících ve špičkové hodině, kdy stávající přístřešek již nevyhovuje.

Podle názoru zpracovatele je vyloučeno, že by změna (rozšíření přístřešku) mohla mít jakékoliv zásadní vlivy na některé složky životního prostředí. Z hlediska hluku je v úseku zast. Čelákovice – Jiřina uvažována jako jedno z protihlukových opatření instalace plného zábradlí na okraji nástupiště, vliv přístřešků je tedy zanedbán, i když určitý kladný vliv lze logicky předpokládat.

Ke změně došlo na základě žádosti investora z údajů ze studie frekvence cestujících.

14. Provizorní komunikace pro pěší v prostoru podchod na zastávky Čelákovice Jiřina – podjezd Husova ul.

V dokumentaci EIA nebylo dočasné pěší propojení v úseku zast. Čelákovice – Jiřina – Husova ul. navrženo. Požadavek na toto propojení nebyl původně vznesen.

Při projednání dne 8.3.2016 bylo zástupci města Čelákovice požadováno doplnění provizorního pěšího propojení mezi podchodem pod železniční tratí v zast. Čelákovice Jiřina a podjezdem v Husově ulici v Čelákovících tj v úseku od km 7,046 – 7,415, viz bod č. 10 příloženého zápisu z jednání. Tato komunikace bude využívána při rekonstrukci a uzavření podchodu. Proto byl do projektu doplněn dočasný zábor pozemků na pravé straně drážního tělesa v uvedeném úseku tratě. Předpokládaná šířka provizorní komunikace je 1,50m. Komunikace je navržena v těsném souběhu s patou násypu na pozemcích, které jsou dnes využívány převážně jako orná půda, nebo zahrada.

Uvedená změna původního projektu může mít vliv pouze na mimolesní zelen, kterou v daném úseku tvoří náletová, převážně křovinná vegetace, která bude muset být odstraněna. Podle názoru zpracovatele nemá tato změna vliv na životní prostředí ve smyslu § 9a odst. 4 zákona č. 100/2001 Sb., o posuzování vlivů na životní prostředí, ve znění pozdějších předpisů.

Ke změně došlo na základě jednání se zástupci města Čelákovice n/L.

15. Staveništní přístupová komunikace – přejezd III. tř. Byšičky – lokalita Sv. Václav

Podle schválené dokumentace EIA, byla tato komunikace již v předchozím projektu navržena pro vedení staveništní dopravy. Trasa byla jednou z přístupových cest ke staveništi na káranském břehu.

V úseku od km 2,830 do km cca 5,250 je navrženo vedení staveništní dopravy po souběžné komunikaci s drážním pozemkem. V současnosti se po této komunikaci, na rozdíl od dokumentace EIA, uvažuje s vedením veškeré staveništní dopravy v úseku od km 2,830 až k mostu přes Labe tzn. půjde o hlavní přístupovou komunikaci. Komunikace je vedena přes EVL Píščina u Byšiček, kde bylo odborným posudkem doloženo, že staveništní doprava



Správa železniční dopravní cesty

Správa železniční dopravní cesty, státní organizace

Stavební správa západ

Sokolovská 278/1955

190 00 PRAHA 9



METROPROJEKT

v tomto rozsahu nemá na lokalitu významný dopad. (viz Expertní posouzení vlivu staveništní dopravy na předměty ochrany a celistvost EVL Píščina u Byšiček, Melichar 3/2016) Následně se k tomuto zásahu do lokality EVL Píščina u Byšiček se na naší žádost vyjádřil Krajský úřad Středočeského kraje, který vydal Stanovisko orgánu ochrany přírody o vlivu záměru nebo koncepce na evropsky významné lokality a ptačí oblasti. Stanovisko č.j. 042215/2016/KUSK ze dne 5.5.2016 konstatuje, že záměr nebude mít významný negativní vliv na evropsky významné lokality ani ptačí oblasti. Shledány byly vlivy mírně negativní a byla navržena opatření ke snížení těchto vlivů. Tato opatření jsou formulována v rámci podmínek souhlasného stanoviska Ministerstva životního prostředí č.j. 1591/500/15,49776/ENV15 ze dne 4.9.2015. Ve fázi přípravy záměru bude nezbytné zpracovat dokumenty „Zásady managementu evropsky významné lokality Píščina u Byšiček“ a „Koncept zásahu do porostů dřevin na území evropsky významné lokality Píščina u Byšiček“.



Ing. Jan Nosek

V Praze, 6. 6. 2016